

Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK)
Herrn Regierungsrat Jakob Stark, Präsident der ORK
Sekretariat: Staatskanzlei,
Regierungsgebäude, 9001 St. Gallen

Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Ostschweiz (RöV)
Herrn Regierungsrat Benedikt Würth, Präsident der RöV
Sekretariat: Amt für öffentlichen Verkehr,
Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen

Petition für eine attraktive Zu(g)kunft in der Ostschweiz

Sehr geehrter Herr Stark
Sehr geehrter Herr Würth

Wir gratulieren Ihnen zum 50-Jahr-Jubiläum der ORK und danken Ihnen für die beharrliche und oft mühsame, politische Arbeit zu Gunsten der Ostschweiz in dieser langen Zeit. Diese Arbeit wurde mit vielen Erfolgen belohnt.

Die Bahnpolitik war von Anfang an ein wichtiges Thema der ORK. Mit unserer beigefügten Petition möchten wir Sie dazu ermuntern, sich in den nächsten Jahrzehnten noch intensiver für die Bahn und eine nachhaltige Mobilität einzusetzen. Es geht um eine politische Herkulesaufgabe: Einen grösseren Teil des Güter- und Personenverkehrs der Ostschweiz von der Strasse auf die Bahn zu verlagern. Der Kanton Zürich war damit in den letzten Jahrzehnten erstaunlich erfolgreich: Die zurückgelegte Tagesdistanz ist zwischen den Jahren 2000 und 2010 nicht mehr gewachsen. Sie betrug im Inland gemäss Mikrozensus im Mittel 36 km pro Einwohner. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs konnte in dieser Zeit von 22 auf 33 % verbessert werden. Das ist fast 50 % mehr Bahn- und Busverkehr innerhalb von nur 10 Jahren. Der MIV-Anteil ist in dieser Zeit von 68 auf 59 % gesunken. Im Kanton Zürich werden somit schon mehr als die Hälfte der gefahrenen Personen-Kilometer mit Bahn und Bus zurück gelegt. In der ganzen Schweiz ist es erst etwa ein Drittel.

Die heute geplanten Eisenbahn- und Nationalstrassen-Projekte für kürzere Fahrzeiten aus der ganzen Schweiz in die Metropole Zürich erfordern Investitionen in der Grössenordnung von 200 Milliarden Franken. Darf, kann und will der Bund in den nächsten Jahrzehnten so viel Geld investieren? Der politische Widerstand wächst auf der Bahn und auf der Strasse, direkt und indirekt mehr für die Mobilität zu bezahlen.

Immer mehr Experten befürchten ohne Gegensteuer in der Verkehrspolitik noch grössere Probleme mit der Finanzierung, den Umweltbelastungen und den Überlastungen der Bahn und der Nationalstrassen. Sie fordern deshalb mehr politisches Gewicht für eine nachhaltigere Mobilität innerhalb der Agglomerationen und Regionen. Zusammen mit einer wirksameren Raumplanung können damit die Belastungen der öffentlichen und privaten Haushalte langfristig vermindert werden.

In einem gut strukturierten Stadtteil ist der MIV der Bewohner ohne besondere Massnahmen mehrfach kleiner als in einem zersiedelten Gebiet. Jeder auf Bahn und Bus verlagerte Güter- und Personen-Kilometer verringert auch die Umweltbelastungen auf einen Bruchteil im Vergleich zum MIV, vermindert die Verkehrsunfälle und entlastet die bestehenden Strassen.

Die grossen Bahntunnelprojekte entwickeln sich in den nächsten Jahren zum finanziellen Mühlstein der SBB. Die Kosten und Verluste pro Personen- und Tonnen-Kilometer sind heute im Lötschbergbasistunnel mit Abstand am höchsten. Das finanzielle Rückgrat der SBB bilden hingegen die am stärksten ausgelasteten Bahnlinien im Mittelland. Dort sind die Erträge grösser als die Kosten. Dafür müssen aber auf einer so stark ausgelasteten Bahnstrecke alle Züge etwa gleich schnell fahren.

Wie gross die Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Bahnlinie ist, beweist die Strecke Effretikon – Winterthur, auf der 100'000 Fahrgäste pro Tag befördert werden. Mit der geplanten Reduktion der Taktfolgezeit von 3 auf 2 Minuten und längeren Zügen lässt sich diese Kapazität vor allem für die Stosszeiten nochmals vergrössern.

Auf der sechsspurigen Autobahn A1 parallel zu dieser Bahnlinie stehen hingegen die Autos in den Stosszeiten im Stau. Dort verkehren 100'000 Fahrzeuge pro Tag. Mit der mittleren Auslastung von 1,5 Personen pro Fahrzeug nutzen heute etwa 150'000 Personen diese Autobahn. Das sind auf den sechs Fahrspuren nur 50 % mehr pro Tag als auf den zwei Bahngleisen.

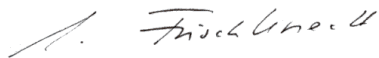
Die Röv verfolgte schon im Jahr 2001 mit ihrer Broschüre für Bahn 2000 die gleichen Ziele für eine attraktivere Bahn in der Ostschweiz wie unsere Petition. Die Ostschweizer Bahnpolitik braucht aber in den nächsten Jahren mehr gemeinsamen, politischen Schub und Öffentlichkeitsarbeit, um diese Ziele durch zu setzen. Dafür bitten wir um Ihre Unterstützung.

Eine Delegation unserer Ostschweizer Sektionen ist gerne bereit, mit Ihnen unsere Anregungen zu besprechen.

Die beigefügte Medienmitteilung werden wir erst am Samstag, 6. April abschicken, damit Sie sich auf allfällige Rückfragen vorbereiten können.

Wir hoffen auf eine wohlwollende Prüfung unserer Petition und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrag der Ostschweizer Sektionen der IG öffentlicher Verkehr, der Pro Bahn Schweiz und des VCS Verkehrsclub der Schweiz sowie des VCL Verkehrsclub Liechtenstein.



Susanne Frischknecht
Geschäftsleiterin der Sektion Thurgau
des VCS Verkehrsclub der Schweiz

Petition für eine attraktive Zu(g)kunft in der Ostschweiz und
Medienmitteilung für den 6. April 2013